**Deutscher Bundestag** **Drucksache 18/9166**

**18. Wahlperiode** 13.07.2016

# Antwort

## der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/8849 –**

## Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2015 auf Grundlage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II)

Vorbemerkung der Fragesteller

Als Wirtschaftsstandort in der Mitte Europas ist die Bundesrepublik Deutschland auf eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur angewiesen. Die bundeseigenen Schienenwege sind jedoch netzweit in einem kritischen Zustand (www.focus.de/finanzen/news/deutsche-bahn-geldstrafe-fuer-zu-langsame-zuege_id_5593752.html).

So ist aus dem jüngsten Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2015 der Deutschen Bahn AG auf Grundlage der Vertragsbedingungen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) zu entnehmen, dass die vereinbarten Vertragsziele zwischen Bund und Deutsche Bahn AG im Jahr 2015 nicht erfüllt wurden. So ist im Jahr 2015 das Vertragsziel für die bedeutende LuFV-Qualitätskennzahl „Theoretischer Fahrzeitverlust Gesamtnetz" der DB Netz AG nicht erreicht worden. Aus dem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht ist weiterhin zu entnehmen, dass die Nichteinhaltung des vertraglich vereinbarten Zieles hauptsächlich auf Oberbaumängel zurückzuführen ist. So sind mehr als 66 Prozent des theoretischen Fahrtzeitverlusts (ThFzv) innerhalb des Jahresfahrplanes im Gesamtnetz der DB Netze auf Oberbaumängel zurückführen (Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2015 der Deutschen Bahn AG, S. 84).

Im Rahmen der zwischen Bund und der Deutschen Bahn AG geschlossenen LuFV II für die Jahre 2015 bis 2019 sind rund 12 Mrd. Euro für Instandhaltungsmaßnahmen in den Oberbau der Fahrwege vorgesehen, weiterhin 4 Mrd. Euro in die Leit- und Sicherungstechnik, 3 Mrd. Euro in die Erneuerung von Brückenbauwerken, 1 Mrd. Euro in Tunnelbauwerke sowie 8 Mrd. Euro in weitere Gewerke wie Energieanlagen und Telekommunikation. Allein für das Jahr 2015 wurden Strecken und Anlagenerneuerungen im Volumen von 5,3 Mrd. Euro durch die Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG vorgenommen (NetzNachrichten März 2015 der DB Netz AG).

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 11. Juli 2016 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

1. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Nichteinhaltung der Vertragsziele aus der LuFV II durch die Deutsche Bahn AG im Kalenderjahr 2015?

2. Wie bewertet die Bundesregierung die Nichteinhaltung der Vertragsziele vor dem Hintergrund, dass der Bundesrechnungshof in seinem Bericht nach § 88 Absatz 2 (der Bundeshaushaltsordnung) BHO über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II zum Erhalt der Bundesschienenwege vom 11. November 2014 der LuFV II gegenüber dem Deutschen Bundestag eine „unzureichende Steuerungswirkung und Erfolgskontrolle" attestierte?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der LuFV gilt das Prinzip der Outputkontrolle. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes müssen im Rahmen ihrer unternehmerischen Verantwortung ihre Investitions- und Instandhaltungstätigkeit selbst steuern und Maßnahmen hinsichtlich der Einhaltung der vereinbarten Qualitätsvorgaben priorisieren. Die Prüfungen des Infrastruktur- und Entwicklungsberichts (IZB) und der Einhaltung der vereinbarten Zielwerte bezüglich der Qualitätskennzahlen stellen eine Erfolgskontrolle dar.

Bei Zielwertverfehlungen werden Pönalen fällig. Es handelt sich um eine unternehmerische Aufgabe der EIU des Bundes zu bewerten, ob und gegebenenfalls welche Steuerungsdefizite zur Pönalisierung geführt haben.

3. Wie bewertet die Bundesregierung die Angaben der Deutschen Bahn AG, wonach die Nichterfüllung des Vertragsziels des ThFzv Gesamtnetz im Wesentlichen auf länger anhaltende Probleme im Bereich des Berliner S-Bahn-Netzes zurückzuführen sei (www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.infrastruktur-deutscher-bahn-drohen-strafzahlungen.b9746fa0-0bdb-4252-91ce-9c590059cb83.html)?

Die Nichterfüllung des Qualitätsziels Theoretischer Fahrzeitverlust durch die DB Netz AG ist auf die in 2015 nicht erfolgte Wiederinbetriebnahme des südlichen Berliner Innenringes zurückzuführen. Der südliche Berliner Innenring verläuft im Abschnitt der Ringbahn der S-Bahn Berlin zwischen den Verkehrsstationen Westkreuz und Ostkreuz zwar parallel, ist gleichwohl kein Bestandteil des Berliner S-Bahn-Netzes.

4. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung das Durchschnittsalter der Gleisanlagen der bundeseigenen Schienenwege im Jahr 2008?

5. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung das Durchschnittsalter der Gleisanlagen der bundeseigenen Schienenwege im Jahr 2015?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da in der Frage nicht definiert wird, was mit Gleisanlagen gemeint ist, ist hierzu keine Angabe möglich. Auf die Angaben im IZB zum Durchschnittsalter, z. B. der Gleise bzw. Weichen, wird verwiesen (www.eba.bund.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Finanzierung/IZB/IZB_2015.html;jsessionid=CF4745D090ED04367E711146CA97273D.live11294?nn=510866).

6. Auf welche Informationen stützte sich der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt in der Regierungsbefragung vom 11. Mai 2016 bei seiner Antwort auf die Frage des Abgeordneten Matthias Gastel, dass er erwarte, dass die Erreichung der Ziele, die durch die LuFV-II-Qualitätskennzahlen beschrieben werden, „nach wie vor möglich" sei und er davon ausgehe, „dass die Bahn dies auch entsprechend umsetzt", obwohl zu diesem Zeitpunkt bereits das Gegenteil bekannt war und medial darüber berichtet wurde (Plenarprotokoll 18/169 des Deutschen Bundestages vom 11. Mai 2016; www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.infrastruktur-deutscher-bahn-drohen-strafzahlungen.b9746fa0-0bdb-4252-91ce-9c590059cb83.html)?

Der Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat die Erwartung ausgedrückt, dass die Ziele, die durch die Kennziffern beschrieben sind, während der Laufzeit der LuFV II erreicht werden.

7. Welche Streckenabschnitte der bundeseigenen Schienenwege sollen nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der LuFV II von 2015 bis 2019 Erneuerungen im Oberbau unterzogen werden (bitte tabellarische Übersicht unter Angabe des Regionalbereiches der DB Netze, des Bundeslandes, der Streckennummer, der Streckenkilometer von Anfang und Ende des jeweiligen Streckenabschnittes sowie des geplanten Fertigstellungsdatums beifügen)?

8. Auf welchen Streckenabschnitten der bundeseigenen Schienenwege finden nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der LuFV II von 2015 bis 2019 neben den Oberbauarbeiten zeitgleich weitere gewerkeübergreifende Erneuerungsarbeiten statt (bitte tabellarische Übersicht unter Angabe des Regionalbereiches der DB Netze, des Bundeslandes, der Streckennummer, der Streckenkilometer von Anfang und Ende des jeweiligen Streckenabschnittes sowie des geplanten Fertigstellungsdatums beifügen)?

9. Nach welchen Kriterien wurden die im Rahmen der LuFV II zu erneuernden Streckenabschnitte für das Gewerk Oberbau ausgewählt?

Die Fragen 7 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es handelt sich um das operative Geschäft der EIU des Bundes. In die Planung und Umsetzung ist der Bund nicht involviert.

Gemäß den Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zum parlamentarischen Fragerecht infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde, sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) wird auf die Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder verwiesen.

10. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung für die im Rahmen der LuFV II zu erneuernden Streckenabschnitte für das Gewerk Oberbau auch in Teilen investive Eigenmittel der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG eingesetzt?

Nach der LuFV II sind die EIU des Bundes verpflichtet, in den Jahren 2015 bis 2019 jährlich Eigenmittel in Höhe von 100 Mio. Euro für Ersatzinvestitionen in die Schienenwege bereit zu stellen. Der Einsatz der Eigenmittel erfolgt in unternehmerischer Eigenverantwortung.

11. Wie viele der in § 8.7 LuFV II verankerten Ländergespräche zur Abstimmung zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Ländern über die Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr und die damit in Zusammenhang stehenden Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen sowie die von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgesehenen Maßnahmen im Rahmen der LuFV II fanden nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem 12. Januar 2015 statt?

12. Zu welchen Zeitpunkten und mit welchen Ländern fanden nach Kenntnis der Bundesregierung Ländergespräche zur Abstimmung zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Ländern über die Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr und die damit in Zusammenhang stehenden Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen sowie die von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgesehenen Maßnahmen seit dem 12. Januar 2015 statt?

13. Welche Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr im Rahmen der LuFV II waren Gegenstand der bisherigen Ländergespräche, und welche Ergebnisse wurden hierzu bislang erzielt?

Die Fragen 11 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

An den Ländergesprächen ist der Bund nicht beteiligt. Sie finden in der Regel in einem halbjährlichen Turnus ohne Beteiligung des Bundes statt. Über einzelne Ergebnisse wird der Bund nicht unterrichtet.

Aggregiert stellen die EIU des Bundes die Ergebnisse der Ländergespräche im Unterausschuss LuFV des Arbeitskreises Bahnpolitik dar, an der der Bund als Gast teilnimmt. Sitzungen des Unterausschusses LuFV finden einmal jährlich statt.

14. Welche Streckenabschnitte der bundeseigenen Schienenwege sollen nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der LuFV II von 2015 bis 2019 Eisenbahntunnelsanierungen unterzogen werden (bitte tabellarische Übersicht unter Angabe des Regionalbereiches der DB Netze, des Bundeslandes, der Streckennummer, der Streckenkilometer von Anfang und Ende des jeweiligen Streckenabschnittes sowie des geplanten Fertigstellungsdatums beifügen)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 7 bis 9 verwiesen.

15. Aus welchen Gründen werden aus Bundeshaushaltsmitteln der LuFV II auch Projekte des Bedarfsplans, wie die Ausbaustrecke Hanau – Nantenbach (Strecke 5200) mitfinanziert, obwohl § 1.4 LuFV II derartige Fälle ausschließt?

Die Finanzierungsvereinbarung zur ABS Hanau – Nantenbach wurde im Geltungszeitraum der LuFV I 2011 abgeschlossen. Im BVWP 2003 wurden der Neubau einer eingleisigen Tunnelröhre und die Sanierung des bestehenden, künftig eingleisigen Schwarzkopftunnels (Variante 1+E) berücksichtigt. Die DB Netz AG hatte 2005 alternativ eine zweigleisige Umfahrung und die Stilllegung des alten Schwarzkopftunnels vorgeschlagen. Diese technisch hochwertigere Lösung wurde auch von der Region wegen der geringeren Emissionsbelastungen gefordert.

Im BVWP war eine Alternative grundsätzlich verankert. Nach Fußnote aus dem BVWP 2003 werden die „Mehrkosten aufgrund veränderter technischer Lösung im Rahmen der Bestandsnetzinvestitionen finanziert“. Diese Regelung ist nach den zum Zeitpunkt des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarung geltenden

Bestimmungen in die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung übergegangen. Bei der geplanten Investition handelt es sich um eine notwendige Neubauinvestition. Darüber hinaus ist eine Ersatzinvestition aufgrund des technischen Zustandes des vorhandenen Schwarzkopftunnels zwingend erforderlich. Eine Sanierung des Schwarzkopftunnels bringt aus Sicht der Bahn keinen ausreichenden Qualitätszuwachs. Insofern wird die Ersatzinvestition im Rahmen der zweigleisigen Umfahrung realisiert.

16. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die Erneuerungen im Bereich des Oberbaus auf der Schnellfahrstrecke zwischen Hannover Hauptbahnhof und Kassel Wilhelmshöhe (Streckennummer 1733) vom 23. April 2016 bis 8. Mai 2016 aus Bundeshaushaltsmitteln im Rahmen der LuFV II finanziert (http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/medien/veroeffentlichungen/pi_it/11063220/ubd20160331.html)?

Hierzu hat die Bundesregierung keine Kenntnis. Soweit es sich um Instandhaltungsarbeiten handelt, dürfen gemäß den Regelungen der LuFV II keine Bundeshaushaltsmittel eingesetzt werden.

17. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Feststellung des Eisenbahn-Bundesamtes, wonach der DB Netz AG seit dem Jahr 2009 bekannt sei, dass es bei der Schnellfahrstrecke zwischen Hannover Hauptbahnhof und Kassel Wilhelmshöhe (Streckennummer 1733) „Auffälligkeiten im Hinblick auf weiße Stellen gibt“, zutreffend (www.haz.de/Hannover/Aus-der-Stadt/Uebersicht/Bahn-hat-Sanierung-der-ICE-Strecke-Hannover-Kassel-verzoegert)?

18. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Feststellung des Eisenbahn-Bundesamtes, wonach im Zuge einer Protokollnotiz vom 26. November 2012 als zu ergreifende Maßnahmen „die umgehende Durcharbeitung längerer Gleisabschnitte und das Ersetzen des verschlissenen Schotters gefordert“ wird, zutreffend (www.haz.de/Hannover/Aus-der-Stadt/Uebersicht/Bahn-hat-Sanierung-der-ICE-Strecke-Hannover-Kassel-verzoegert)?

19. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Rechercheergebnisse von Medien, wonach das Eisenbahn-Bundesamt zur Erneuerung der Schnellfahrstrecke zwischen Hannover Hauptbahnhof und Kassel Wilhelmshöhe (Streckennummer 1733) ein aufsichtsrechtliches Verfahren gegen die DB Netz AG anordnete, zutreffend (www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.streckensperrung-bahn-hat-aerger-mit-der-aufsichtsbehoerde.22a333bc-7976-40fc-aaed-4806835595ef.html)?

20. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass der DB Netz AG seit dem Jahr 2009 offenkundig umgehender Instandhaltungsbedarf auf der Schnellfahrstrecke zwischen Hannover Hauptbahnhof und Kassel Wilhelmshöhe (Streckennummer 1733) bekannt war, hierzu erfolgte Instandhaltungsarbeiten zur Erneuerung von rund 130 000 Tonnen Schotter im Oberbau jedoch erst im April 2016 erfolgten (http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/medien/veroeffentlichungen/pi_it/11063220/ubd20160331.html)?

21. War nach Kenntnis der Bundesregierung die Großinstandsetzung der Schnellfahrstrecke zwischen Hannover Hauptbahnhof und Kassel Wilhelmshöhe (Streckennummer 1733) ursprünglich wie in Medienberichten dargestellt im Jahr 2019 anvisiert (www.haz.de/Hannover/Aus-der-Stadt/Uebersicht/Bahn-hat-Sanierung-der-ICE-Strecke-Hannover-Kassel-verzoegert)?

Die Fragen 17 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung ist darüber informiert, dass das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein Verwaltungsverfahren zu dem Thema eröffnet hat, das bis dato noch nicht abgeschlossen ist. Insofern sind die erbetenen Auskünfte derzeit nicht möglich.

Grundsätzlich gilt, dass die EIU des Bundes nach § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes u. a. verpflichtet sind, die Eisenbahninfrastruktur in einem betriebssicheren Zustand zu halten. Dies schließt die Strategie, Planung und Durchführung von z. B. Instandhaltungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen ein. Insofern ist auch die sachgerechte Wahrnehmung dieser Verantwortung Gegenstand des Verfahrens.

22. Welche Teilabschnitte des Projekts „Stuttgart 21“ werden aus Bundeshaushaltsmitteln der LuFV II mitfinanziert und wie hoch beläuft sich die Summe der hierfür eingesetzten LuFV-II-Mittel?

Die LuFV-Mittel werden von den EIU des Bundes in unternehmerischer Eigenverantwortung disponiert. Aus Mitteln der LuFV dürfen maximal 497 Mio. Euro für das Projekt Stuttgart 21 eingesetzt werden.

23. Aus welchen Gründen wird „Stuttgart 21“ im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2015 als ein Projekt des Bedarfsplans ausgewiesen, wogegen die Bundesregierung bislang mehrfach darauf verwiesen hat, das Projekt „Stuttgart 21“ sei kein Projekt des Bedarfsplans (Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2015 der Deutschen Bahn AG, S. 84; Bundestagsdrucksache 18/4072 und Antworten der Bundesregierung auf die Schriftlichen Fragen 103 sowie 104 auf Bundestagsdrucksache 18/5596)?

Unabhängig von der Darstellung der DB AG im IZB handelt es sich beim Vorhaben Stuttgart 21 um ein eigenwirtschaftliches Vorhaben der DB AG. Die DB AG wird im Rahmen der Prüfung des IZB durch das EBA auf diesen Fehler hingewiesen.

24. Wie bewertet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Einschätzungen des Bundesrechnungshofes in seinem Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II zum Erhalt der Bundesschienenwege vom 11. November 2014 der LuFV II gegenüber dem Deutschen Bundestag, wonach die LuFV II es der Deutschen Bahn AG auch ermögliche, „mit den aufgestockten Bundesmitteln aus der LuFV II etwaige Kosten, die über den aktuellen Finanzierungsrahmen hinausgehen, beim weitreichenden Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofes (Vorhaben ‚Stuttgart 21‘) zu finanzieren“ und „der feste Finanzierungsbeitrag des Bundes von etwa 1 229 Mio. Euro, der er im Jahr 2009 für Stuttgart 21 vereinbarte, ohne Wissen und Einwilligung des Bundes erheblich überschritten werden“ könnte?

In Abstimmung zwischen EBA und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur soll die Überprüfung der Einhaltung des Plafonds an LuFV-Mitteln

für das Vorhaben Stuttgart 21 durch den Infrastrukturwirtschaftsprüfer des Bundes (IWP) im Rahmen seiner jährlichen Prüfung gemäß § 11 LuFV II erfolgen. Die IWP-Leistungen für die Jahre 2014 bis 2019 wurden mit Datum vom 13. April 2016 (Tag der Absendung) EU-weit ausgeschrieben. Die Leistungsbeschreibung enthält explizit auch die Überwachung des o. g. Plafonds über die gesamte Vertragslaufzeit.

25. Aus welchen Gründen ist der nach § 17.3 LuFV II zu ermittelnde Rückforderungsbetrag für die Vertragsziele gemäß § 17.1 (i) LuFV II pro Verfehlungseinheit des ThFzv Regionalnetze niedriger angesetzt als pro Verfehlungseinheit des ThFzv Gesamtnetz?

Hinsichtlich der Differenz handelt es sich um ein Verhandlungsergebnis im Zuge der LuFV I (siehe § 17.4), das anlog in die LuFV II übernommen wurde.

26. Wann erfolgt die Prüfung der LuFV-II-Qualitätskennzahlen für das Jahr 2015 durch das Eisenbahn-Bundesamt?

Mit den Prüfungen der LuFV-Qualitätskennzahlen für das Jahr 2015 durch das EBA wurde bereits begonnen; abschließende Prüfergebnisse werden nach bisheriger Erfahrung etwa Mitte 2017 vorliegen.

27. Aus welchen Gründen ist der nach § 17.1 Unterabsatz 1 LuFV II ermittelte Rückforderungsbetrag für die Vertragsziele gemäß § 17.1 (i) LuFV II gedeckelt?

Es handelt sich um ein Ergebnis im Rahmen des Gesamtkompromisses zur LuFV II (vgl. §§ 9 und 11 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes).

28. a) Wird die Bundesregierung die sich aus der Nichterfüllung des Vertragsziels des ThFzv im Jahr 2015 für den Bund ergebenden Rückforderungsansprüche in Höhe von 15 Mio. Euro geltend machen?

b) Wenn der sich aus dem Jahr 2015 ergebende Rückforderungsbetrag in Höhe von 15 Mio. Euro geltend gemacht wird, welchen Rückforderungsbetrag wird die Bundesregierung zu welchem Zeitpunkt für den Bund geltend machen?

c) Wenn der sich aus dem Jahr 2015 ergebende Rückforderungsbetrag in Höhe von 15 Mio. Euro nicht geltend gemacht wird, weshalb nicht?

Die Fragen 28a bis 28c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Soweit sich die Nichteinhaltung von Qualitätszielen im Zuge der Prüfungen des EBA bestätigt, werden im Anschluss die Rückforderungsansprüche entsprechend den Regelungen der LuFV II geltend gemacht.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333